

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Seiring dengan kemajuan teknologi yang serba digital di zaman sekarang ini, perkembangan teknologi menjadi pendorong utama perubahan dalam kehidupan manusia. Manfaat teknologi sangat dirasakan dalam berbagai aspek kehidupan sehari-hari, terutama dalam menjalankan berbagai pekerjaan. Hampir seluruh sektor pekerjaan memanfaatkan teknologi guna mencapai efektivitas, efisiensi, dan peningkatan produktivitas. Pemerintah, sebagai penyedia layanan publik, juga tak terkecuali dalam memanfaatkan teknologi guna meningkatkan kualitas dan efisiensi dalam penyelenggaraan pelayanan kepada masyarakat.

Pemerintah di tingkat pusat maupun daerah memiliki tanggung jawab untuk memenuhi kebutuhan yang terus berkembang di masyarakat. Seiring dengan kemajuan teknologi informasi, pemerintah telah mulai memanfaatkan layanan *e-government* sebagai upaya untuk memenuhi tuntutan tersebut. Menurut Keputusan Presiden No. 20 Tahun 2006, *e-government* merupakan penggunaan teknologi informasi dan komunikasi dalam jalannya pemerintahan yang bertujuan untuk meningkatkan kinerja pemerintahan melalui peningkatan efisiensi, efektivitas, transparansi, dan akuntabilitas dalam penyelenggaraan pemerintahan.

Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2003 mengenai Kebijakan dan Strategi Nasional Pengembangan *E-Government* menjadi dasar bagi transformasi pemerintahan berbasis elektronik. Inisiatif ini bertujuan

meningkatkan efektivitas dan efisiensi layanan publik. Sebagai respons, Pemerintah Provinsi, Kota, dan Kabupaten bersaing dalam menciptakan inovasi pelayanan publik, termasuk parkir elektronik (*e-parking*), sebagai bagian dari upaya transformasi menuju *e-government* di tingkat lokal. Inovasi ini khususnya diterapkan dalam sektor perparkiran untuk memberikan kemudahan kepada masyarakat.

Pelaksanaan *e-parking* telah sukses diterapkan di berbagai kota sebagai bagian dari upaya modernisasi sistem manajemen parkir seperti di Jakarta, Surabaya, Makassar, Bandung, dan Surakarta (Hayati, 2018). *E-Parking* merupakan perangkat yang berfungsi untuk menerima pembayaran parkir secara elektronik, serta memberikan dampak positif bagi pemerintah dalam layanan kepada masyarakat melalui teknologi. Tujuannya adalah mengurangi pungutan liar yang dapat menghambat pendapatan daerah, sementara manfaatnya terletak pada efektivitas dan efisiensi pelayanan perparkiran. Program ini memungkinkan masyarakat memanfaatkan teknologi dalam mencapai konsep *smart city* (Pradita & Utomo, 2021).

Seperti contohnya di Kota Bandung sebagai kota pertama yang menyelenggarakan *e-parking* di Indonesia pada pertengahan tahun 2017 menggunakan mesin Terminal Parkir Elektronik (TPE). Sebanyak 445 unit TPE telah beroperasi di 57 lokasi yang tersebar di seluruh wilayah Kota Bandung. Saat ini, pemasangan TPE hanya terbatas di pusat-pusat perkotaan. Adopsi sistem layanan parkir berbasis elektronik ini memiliki tujuan lebih dari sekadar peningkatan pendapatan dari retribusi parkir dan pencegahan potensi

penyalahgunaan dana yang dikelola. Selain itu, implementasi ini juga dimaksudkan untuk memastikan bahwa Pemerintah Kota Bandung menerima retribusi yang dibayarkan oleh para pengguna layanan parkir (Qohar, 2018).

Sistem pembayaran parkir di Kota Bandung menggunakan tarif progresif telah diterapkan, yaitu Rp 2.000 untuk motor dan Rp 5.000 untuk mobil, menggunakan kartu elektronik. UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Bandung menjalin kerja sama dengan berbagai bank, antara lain Bank BRI, Mandiri, dan BNI. Proses pembayaran cukup sederhana, pengguna parkir hanya perlu menempelkan kartu elektronik pada mesin TPE, memilih jenis kendaraan yang diparkir, memasukkan nomor polisi kendaraan, dan memperkirakan lama parkir. Selanjutnya, jumlah tarif akan muncul, dan setelah pembayaran, struk akan dikeluarkan sebagai bukti pembayaran (Akbar, 2022).

Penerapan *e-parking* juga terjadi di Kota Semarang pada awal tahun 2022. Pemerintah Kota Semarang, melalui Dinas Perhubungan, menghadirkan *e-parking* sebagai implementasi dari Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Keputusan ini menandakan komitmen Pemerintah Kota Semarang untuk menerapkan program *e-parking* di seluruh lokasi parkir di Kota Semarang, termasuk parkir di tepi jalan umum.

Kota Semarang mengalami pertumbuhan pesat dengan peningkatan jumlah penduduk setiap tahunnya. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Jawa Tengah, penduduk Kota Semarang mencapai 1.653.524 jiwa pada tahun 2020, dan terus meningkat hingga mencapai 1.659.975 jiwa pada tahun 2022. Pertumbuhan penduduk yang konsisten ini juga berdampak pada peningkatan

jumlah kendaraan pribadi yang dimiliki oleh warga Kota Semarang. Seiring dengan pertumbuhan penduduk, jumlah kendaraan pribadi juga mengalami peningkatan yang signifikan, sebagaimana terlihat pada Tabel 1.1 mengenai jumlah kendaraan pribadi di Kota Semarang.

Tabel 1.1 Jumlah Kendaraan Pribadi di Kota Semarang Tahun 2017-2021

Tahun	2017	2018	2019	2020	2021
Mobil Penumpang	226.064	215.182	225.779	231.164	281.971
Sepeda Motor	1.251.200	1.295.360	1.347.260	1.382.434	1.512.234

Sumber: BPS Provinsi Jawa Tengah, 2023

Berdasarkan Tabel 1.1, dijelaskan bahwa laju pertumbuhan kendaraan pribadi (mobil penumpang dan sepeda motor) rata-rata Kota Semarang dalam 5 tahun terakhir mencapai 5,97% per tahun. Meskipun terjadi fluktuasi dalam beberapa tahun, namun secara keseluruhan terjadi peningkatan yang signifikan selama periode tersebut. Dapat dilihat pada Tabel 1.2 mengenai perbandingan jumlah kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Tengah pada tahun 2019-2021.

Tabel 1.2 Perbandingan Jumlah Kendaraan Bermotor di Provinsi Jawa Tengah Tahun 2019-2021

Kabupaten/Kota	Tahun		
	2019	2020	2021
Kota Semarang	1.651.895	1.693.227	1.875.781
Kab. Cilacap	787.181	818.330	888.484
Kab. Klaten	761.078	789.339	817.600
Kab. Banyumas	757.227	781.434	829.219
Kab. Pati	664.382	686.647	718.265
Kab. Jepara	631.933	656.786	681.639
Kab. Tegal	608.123	632.854	657.585
Kab. Brebes	605.648	413.109	798.187
Kab. Grobogan	584.981	612.462	639.943
Kab. Sukoharjo	572.797	592.169	611.541

Sumber: BPS Provinsi Jawa Tengah, 2023

Berdasarkan data dalam Tabel 1.2, dapat dilihat bahwa terjadi peningkatan yang signifikan dalam jumlah kendaraan bermotor di Jawa Tengah. Kota Semarang menjadi salah satu kota di provinsi tersebut dengan jumlah pengguna kendaraan bermotor tertinggi. Hal ini tergambar dari fakta bahwa jumlah pengguna kendaraan bermotor di Kota Semarang mencapai lebih dari 1000 unit setiap tahun, sedangkan sebagian besar kota dan kabupaten lain di Jawa Tengah tidak mencapai angka sebesar itu. Kenaikan jumlah kendaraan memiliki potensi signifikan dalam meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD), khususnya di sektor parkir.

Sama seperti yang disoroti dalam penelitian Faisal (2017), peningkatan jumlah kendaraan dianggap berpengaruh positif terhadap pengumpulan retribusi parkir. Dampak positif ini diharapkan dapat berkontribusi pada peningkatan PAD. Prinsip ini juga sejalan dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah Pasal 157, yang menyebutkan bahwa salah satu sumber pendapatan asli daerah berasal dari retribusi daerah. Oleh karena itu, peningkatan jumlah kendaraan dapat dianggap sebagai potensi peningkatan PAD yang perlu diperhatikan oleh pemerintah daerah.

Retribusi parkir adalah pembayaran yang dikenakan untuk penggunaan area yang diatur oleh Pemerintah Daerah, dan ada kemungkinan adanya kerja sama dengan sektor swasta dalam pelaksanaannya. Penetapan tarif retribusi parkir di Kota Semarang diatur melalui Peraturan Walikota Semarang. Peraturan yang mengatur mengenai retribusi jasa usaha yang didalamnya memuat retribusi parkir adalah Peraturan Walikota Semarang No. 9 Tahun 2018 berisi retribusi parkir tepi

jalan umum yang dikenakan sebesar Rp. 2.000 untuk kendaraan motor, Rp. 3.000 untuk kendaraan mobil, dan Rp. 15.000 untuk kendaraan roda enam.

Peraturan Walikota Semarang No. 9 Tahun 2018 Tentang Tarif Pelayanan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum. Merupakan payung hukum dalam suatu kebijakan yang di buat. Adanya peraturan ini dapat menunjang kesejahteraan masyarakat dalam meningkatkan pendapatan asli daerah, sehingga kualitas dalam pembangunan daerahnya pun dapat terpenuhi. Dalam peraturan daerah ini dijelaskan secara merinci mengenai tarif yang di bebani kepada setiap penggunaan jasa parkir di tepi jalan umum Kota Semarang yang bergantung pada zona wilayah baik itu di kawasan pusat kota, kawasan penyangga kota ataupun kawasan pinggiran kota.

Sayangnya, hasil pendapatan dari retribusi parkir ini belum mencapai sasaran yang telah ditentukan. Penerimaan pendapatan daerah dari pengenaan retribusi parkir hampir tidak sesuai dengan target yang telah ditetapkan. Berikut Tabel 1.3 berisi tentang tujuan dan pencapaian parkir di sepanjang jalan umum Kota Semarang sebelum diterapkannya sistem *e-parking*.

Tabel 1.3 Target dan Realisasi Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Semarang Sebelum Penerapan *E-Parking* (dalam Juta Rupiah)

Tahun	Target (Rp)	Realisasi (Rp)	Tingkat Capaian (%)
2015	3.700	2.804	75,79
2016	3.800	3.012	78,25
2017	4.235	2.529	59,73
2018	15.000	2.441	16,27
2019	29.261	2.525	8,63
2020	2.100	2.181	103,85
2021	1.680	1.974	117,47

Sumber: Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Semarang, 2023

Berdasarkan data dalam Tabel 1.3, terlihat bahwa retribusi parkir tertinggi yang ditetapkan pada tahun 2019 mencapai Rp. 29.261.000.000, namun penerimaannya hanya sekitar Rp. 2.525.110.000. Hal ini menyebabkan penurunan tingkat pencapaian penerimaan retribusi parkir sebesar 8,63% dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Namun, pada tahun 2020, terjadi peningkatan yang signifikan, bahkan melebihi target yang telah ditetapkan, dengan tingkat pencapaian mencapai 103,85%. Pada tahun 2021, mengalami tingkat pencapaian kembali hingga 117,47%. Hal ini dikarenakan penetapan target yang disesuaikan dengan kondisi perekonomian Kota Semarang yang sedang menurun dan juga akibat pandemi Covid-19.

Pada kenyataannya, kegiatan parkir liar masih sering ditemukan dan menjadi permasalahan di Kota Semarang. Para pelaku dalam konteks parkir liar telah menggunakan kekuasaan yang mereka miliki untuk membentuk suatu komunitas parkir liar dengan menetapkan aturan-aturan tertentu. Para juru parkir liar memiliki *bekingan* dari oknum aparat dan RT/RW setempat. Dinas Perhubungan Kota Semarang menemukan kantong parkir liar yang dibeking oknum aparta, RT/RW, dan LSM. Juru parkir liar dapat dikenali jika mereka tidak menggunakan seragam resmi yang mencantumkan *name tag*, juga tidak menggunakan karcis resmi. Sehingga kantong-kantong parkir liar ini tidak menyetorkan retribusi parkir ke pihak Pemerintah Kota Semarang sesuai peraturan (PertamaNews.id, 2023).

Terdapat masalah serius terkait parkir liar di Kota Semarang yang menyebabkan sektor retribusi parkir belum maksimal. Walikota Semarang,

mengakui bahwa larangan parkir tidak selalu dipatuhi, dan banyak orang masih nekat parkir sembarangan. Pemerintah sedang giat-giatnya melakukan pembinaan dan monitoring untuk mengatasi permasalahan parkir liar ini. Selain itu, terdapat usulan untuk melegalkan titik-titik parkir tertentu yang sebelumnya dilarang, dengan harapan dapat meningkatkan retribusi yang masuk ke PAD Kota Semarang (Rejogja, 2023).

Penerapan awal dari sistem pembayaran *e-parking* di Kota Semarang diterapkan pada empat lokasi jalan yaitu Jalan Pekojan dari simpang Pekojan sampai Jalan Inspeksi, Jalan Agus Salim dari simpang Pekojan sampai Bubukan, Jalan Wahid Hasyim dari simpang Kauman sampai simpang Beteng, dan Jalan MT Haryono dari simpang Pringgading sampai Jalan Sidorejo (Kompas.com, 2022). Dinas Perhubungan Kota Semarang juga mempertimbangkan untuk menambah titik parkir elektronik di daerah yang ramai dan memilih Jalan Depok sebagai lokasi uji coba untuk menerapkan sistem parkir elektronik (Jateng.Solopos.com, 2022).

Pusat perekonomian di Kota Semarang saat ini bersifat terpusat, salah satu kegiatan perekonomian berada di Jalan Depok yang sejak lama dikenal sebagai kawasan ritel. Sepanjang jalan dipenuhi dengan toko ritel dengan berbagai macam jenis usaha. Selain itu, Jalan Depok juga dipenuhi dengan wisata kuliner. Jalan tersebut berada di kawasan segitiga emas CBD kota Semarang. Sehingga Jalan Depok merupakan kawasan yang tergolong ramai pengunjung, yang mengakibatkan tepi jalan umum di kawasan tersebut digunakan sebagai tempat parkir.

Oleh karena itu, kehadiran sistem parkir elektronik di Kota Semarang diharapkan mampu meningkatkan pendapatan daerah. Pengenalan parkir elektronik juga merupakan gebrakan baru bagi Kota Semarang. Diharapkan inovasi ini membawa transformasi dalam pengelolaan parkir yang berbeda dari sebelumnya. Sehingga peneliti berkeinginan untuk mengangkat judul **“Implementasi Program Parkir Elektronik (*E-Parking*) Dalam Pengelolaan Parkir Di Kota Semarang (Studi Kasus Jalan Depok)”**.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan isu-isu yang dijelaskan dalam latar belakang dan menekankan urgensi penjelasan mengenai pelaksanaan kebijakan sebagai masukan bagi Pemerintah Kota Semarang dalam merancang program berikutnya serta meningkatkan kelangsungan implementasi kebijakan pemerintah, penulis ingin menyajikan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana implementasi program parkir elektronik (*e-parking*) dalam pengelolaan parkir di Jalan Depok Kota Semarang?
2. Bagaimana faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi program parkir elektronik (*e-parking*) dalam pengelolaan parkir di Jalan Depok Kota Semarang?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini dirumuskan dengan merujuk pada permasalahan yang telah dijelaskan sebagai berikut:

1. Menganalisis implementasi program parkir elektronik (*e-parking*) dalam pengelolaan parkir di Jalan Depok Kota Semarang.
2. Mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi program parkir elektronik (*e-parking*) dalam pengelolaan parkir di Jalan Depok Kota Semarang.

1.4 Kegunaan Penelitian

Penelitian diharapkan mampu memberikan kegunaan baik secara teoritis maupun secara praktis.

1.4.1 Kegunaan Teoritis

Manfaat teoritis dari penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi pada perkembangan ilmu administrasi publik, terutama dalam konteks studi implementasi kebijakan, khususnya terkait dengan kebijakan penggunaan parkir elektronik.

1.4.2 Kegunaan Praktis

a. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat memperluas pengetahuan, memperdalam wawasan, dan meningkatkan pemahaman, sehingga mampu memahami lebih lanjut mengenai pelaksanaan kebijakan parkir elektronik di Kota Semarang.

b. Bagi Instansi Terkait

Penelitian ini diharapkan instansi terkait dapat melakukan evaluasi lebih mendalam serta mempertimbangkan uraian implementasi dan faktor-faktor

yang memengaruhi implementasi sebagai landasan untuk perbaikan dan peningkatan pelaksanaan parkir elektronik di Kota Semarang.

c. Bagi Masyarakat

Mengedukasi masyarakat tentang pelaksanaan dan implementasi parkir elektronik di Kota Semarang untuk meningkatkan pemahaman mereka.

1.5 Kerangka Pemikiran Teoritis

Kerangka teori adalah suatu struktur yang berisi kumpulan konsep teoritis yang bersifat abstrak dari tokoh-tokoh tertentu. Ini mencakup konsep-konsep atau model-model terkait dengan suatu fenomena, yang bertujuan untuk membantu peneliti dalam merancang penelitian yang akan diinvestigasi. Kerangka teori berfungsi sebagai dasar utama yang membimbing peneliti dalam menyusun jawaban terhadap fenomena tertentu secara terstruktur dan bertanggung jawab.

1.5.1 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan upaya peneliti untuk membandingkan dan mendapatkan inspirasi baru untuk penelitian selanjutnya. Pada bagian ini, peneliti mencantumkan hasil-hasil penelitian sebelumnya yang relevan dengan penelitian yang akan dilakukan, lalu membuat ringkasannya. Tabel 1.4 yang mencakup penelitian terdahulu dapat ditemukan di bawah ini:

Tabel 1.4 Penelitian Terdahulu

No.	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Rona Adi Permana, Did Rahmadanik, dan Rachmawati Novaria (2023)	Implementasi Program <i>E-Parking</i> dalam Meningkatkan Pelayanan Retribusi Parkir Kota Surabaya	Penelitian ini mengadopsi pendekatan deskriptif kualitatif sebagai metodenya.	Temuan dari penelitian ini yaitu program <i>e-parking</i> yang didukung oleh warga Surabaya membawa dampak positif bagi masyarakat, terutama dengan transisi dari pembayaran parkir menggunakan uang tunai menjadi non tunai, berkat inisiatif pemerintah kota. Implementasi <i>e-parking</i> di Kota Surabaya mengukur keberhasilannya melalui enam indikator, yaitu kepentingan, manfaat, tingkat perubahan, pengambilan keputusan, pelaksanaan program, dan sumber daya yang memengaruhi. Oleh karena itu, Dinas Perhubungan Kota Surabaya, sebagai pelaksana utama, disarankan untuk melakukan evaluasi mendalam terutama pada aspek sumber daya manusia, khususnya para juru parkir.
2.	Muhammad Alrafi Ramdani (2023)	Implementasi Kebijakan <i>E-Parking</i> dalam Rangka Penertiban Juru Parkir dan Pungutan Liar di Kota Palembang	Metode penelitian yang digunakan dalam studi ini adalah deskriptif kualitatif dengan pendekatan induktif.	Temuan dari penelitian mengindikasikan bahwa pelaksanaan kebijakan <i>e-parking</i> untuk menertibkan juru parkir dan mengatasi pungutan liar di Kota Palembang masih belum optimal. Ini tergambar dari ketidakpenuhan variabel dan indikator implementasi sesuai dengan kerangka teori implementasi kebijakan oleh Richard Matland. Langkah-langkah perbaikan yang

				dapat diambil mencakup penyediaan fasilitas <i>gadget</i> , optimalisasi pembinaan, dan peningkatan efektivitas pengawasan.
3.	Jeffri Nanda Fadilah (2023)	Implementasi Program Terminal Parkir Elektronik (TPE) untuk Meningkatkan Retribusi Pajak Parkir di Kota Bandung Provinsi Jawa Barat	Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif.	Temuan yang diperoleh penulis dalam penelitian ini yaitu banyak masyarakat yang masih belum mempunyai kartu elektronik terutama pengedara motor, mesin aktif dengan sempurna, pegawai yang ramah serta respon juru parkir yang baik. Faktor pendukung dalam pelaksanaan program TPE meliputi kerjasama yang baik dalam pelaksanaan program TPE dan kemampuan untuk mengelola keuangan melalui BULD. Sedangkan, faktor penghambat meliputi kurangnya kesadaran masyarakat dalam penggunaan Terminal Parkir Elektronik (TPE), keberadaan Terminal Parkir Elektronik yang rusak dan hilang, serta kurangnya jumlah juru parkir yang mematuhi SOP.
4.	Rahmadiansyah, Muhammad Jamal, and Jauchar B. (2021)	Implementasi Program Terminal Parkir Elektronik (TPE) di Kota Balikpapan	Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif.	Temuan dari penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan program TPE (Tarif Parkir Elektronik) di Kota Balikpapan belum mencapai tingkat optimal. Hal ini termanifestasi dari dampak yang diinginkan oleh program TPE yang belum sepenuhnya tercapai. Beberapa aspek yang masih belum maksimal melibatkan upaya untuk

				meminimalisir kebocoran retribusi parkir di tepi jalan umum dan masalah keberlangsungan jukir liar yang masih menjadi permasalahan. Selain itu, kelancaran lalu lintas juga masih belum mencapai tingkat optimal terutama pada jam-jam sibuk di sepanjang Jalan A.Yani, yang dirasakan semakin padat karena banyaknya kendaraan yang parkir di lokasi sembarang.
5.	Zoraya Alfathin R. dan M. Riwan Rangkuti (2021)	Komunikasi Kebijakan Publik dalam Implementasi Program <i>E-parking</i> di Kota Medan	Penelitian ini memanfaatkan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif.	Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa program <i>e-parking</i> menimbulkan beragam pendapat dan pandangan, melibatkan Pemerintah Kota dan PT LGE. Keduanya terlibat dalam berkomunikasi kebijakan kepada publik, khususnya juru parkir dan masyarakat. Implementasi kebijakan <i>e-parking</i> sukses dan berhasil menciptakan tatanan parkir yang lebih teratur dan terkendali di Kota Medan. Keberhasilan ini didukung oleh kontribusi semua pihak yang terlibat dalam pelaksanaan kebijakan tersebut.
6.	Mohammad Reza Pahlevi, dan Jumansyah (2023)	Implementasi Peraturan Walikota Nomor 26 Tahun 2022 tentang Pengelolaan Parkir Nontunai di Kota	Penelitian ini memanfaatkan metode deskriptif kualitatif.	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa manfaat implementasi kebijakan sistem pembayaran parkir secara nontunai dapat mempermudah masyarakat dalam membayar parkir tanpa perlu menyiapkan uang kecil

		Samarinda		secara tunai tetapi cukup dengan kartu uang <i>electronic</i> untuk membayar parkir, meningkatkan sumber pendapatan asli daerah pemerintah Kota Samarinda, menghindari kebocoran-kebocoran yang terjadi pada juru parkir dan parkiran di Kota Samarinda dapat lebih rapi. Dinas Perhubungan Kota Samarinda menyampaikan melakukan sosialisasi kepada masyarakat berupa media berita, media sosial, media televisi tetapi sosialisasi masih belum secara menyeluruh dikarenakan masih adanya masyarakat yang tidak mengetahui sistem kebijakan Sistem <i>Electronic</i> Parkir (E-Parkir) di Kota Samarinda. Sehingga masyarakat masih merasa asing dengan kebijakan Sistem <i>Electronic</i> Parkir (E-Parkir) di Kota Samarinda.
7.	Awwalia Yasmina Fajri (2023)	Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir melalui Aplikasi Si-TaKir di Kota Palangkaraya	Penelitian ini menerapkan metode deskriptif kualitatif.	Temuan dari penelitian ini menyatakan bahwa dalam Implementasi kebijakan Pengelolaan Parkir melalui Aplikasi Si-TaKir di Kota Palangka Raya sudah berjalan sesuai tujuan yaitu memberikan kemudahan akses bagi masyarakat dalam mendapatkan informasi publik terkait pengelolaan parkir. Meningkatkan PAD melalui retribusi parkir dengan meminimalisir adanya juru parkir

				liar yang tidak terdata di Aplikasi Si-TaKir yang menjadi penghambat dalam memanfaatkan potensi pengelolaan parkir yang ada di Kota Palangka Raya.
8.	Fadi Al-Turjman and Arman Maleklo (2019)	<i>Smart Parking in IoT-Enabled Cities: a Survey</i>	Penelitian ini menerapkan metode deskriptif kualitatif.	Hasil dari penelitian ini mengungkapkan bahwa di era <i>Internet of Things</i> (IoT) dan ekosistem kota pintar, parkir cerdas dan relevan solusi inovatif diperlukan untuk mewujudkan kota-kota masa depan yang lebih berkelanjutan. Parkir pintar dengan bantuan sensor tertanam pada mobil dan infrastruktur kota dapat meringankan kebuntuan permasalahan parkir dan memberikan yang terbaik kualitas pelayanan dan keuntungan bagi masyarakat. Namun, beberapa aspek desain harus diselidiki dengan baik dan dianalisis sebelum menerapkan solusi tersebut.
9.	Praadepkumar G., Monika T., Gowrishankar C., Robith Bhat C., Gowrishankar V., Senthilkumar M. (2023)	<i>An IoT Based Low Cost E-Parking System in Smart Cities</i>	Penelitian ini menerapkan metode kualitatif.	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa 80% responden setuju dengan aplikasi ini sesuai dengan kebutuhannya. Aplikasi lebih efektif dan efisien untuk mencari tempat parkir. Aplikasi tersebut memberikan informasi ketersediaan pemesanan tempat parkir, pembayaran menggunakan uang elektronik (<i>e-money</i>).
10.	Farah Zhafirah, Erva Mutiara Hati,	<i>Institutional Arrangement Approach</i>	Penelitian ini menerapkan metode kualitatif dengan	Hasil penelitian menunjukkan Dinas Perhubungan Kota Surabaya berhasil

	Ali Roziqin (2023)	<i>on E-Parking Innovation in Surabaya City, Indonesia</i>	pendekatan deskriptif.	menerapkan meteran parkir di beberapa titik, antara lain Balai Kota dan Taman Bungkul. Itu Implementasi program <i>e-parking</i> di kota ini telah berjalan dengan baik menghadapi beberapa tantangan. Tantangan-tantangan ini telah diatasi secara efektif dan memastikan kelancaran pengoperasian alat meteran parkir.
--	--------------------	--	------------------------	--

Tabel 1.4 menjadi acuan bagi peneliti dalam menyelidiki perbedaan dan kesamaan dengan penelitian yang sedang dilakukan. Berikut kesamaan dari penelitian sebelumnya yang telah dipublikasikan:

1. Permasalahan mengenai kendaraan yang tidak sebanding dengan lahan parkir yang ada.
2. Permasalahan mengenai pungutan liar (pungli) parkir.
3. Permasalahan mengenai banyaknya kasus juru parkir (jukir) nakal yang tidak sesuai dengan prosedur yang ada.
4. Permasalahan mengenai kebocoran retribusi parkir sehingga tidak sesuai dengan target Pendapatan Asli Daerah (PAD).
5. Kesamaan mengkaji mengenai program *e-parking*.

Adapun perbedaan antara penelitian terdahulu dengan penelitian yang akan dikaji penulis antara lain:

1. Perbedaan lokus penelitian, pada penelitian yang akan dikaji penulis memiliki lokasi penelitian di Jalan Depok Kota Semarang.
2. Perbedaan teori penelitian yang digunakan, pada penelitian yang akan dikaji penulis menggunakan penggabungan dari teori Jones untuk menganalisis implementasi program *e-parking* dan teori Edward III untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi program *e-parking* dalam meningkatkan retribusi parkir di Jalan Depok Kota Semarang.

1.5.2 Administrasi Publik

Pemahaman umum masyarakat Indonesia terhadap kata "administrasi" seringkali terbatas pada aspek pekerjaan kantor seperti menulis, mencatat, dan tugas-tugas administratif lainnya yang dilakukan oleh pegawai pemerintahan. Namun, perspektif keilmuan menunjukkan bahwa konsep administrasi sebenarnya mencakup lebih dari sekadar kegiatan kantor. Silalahi dalam (Warsono, 2020) mengemukakan bahwa manajemen, sebagai bagian dari administrasi, melibatkan pengorganisasian dan pengelolaan dalam kerjasama untuk mencapai tujuan tertentu.

Wempy Banga dikutip dalam (Warsono, 2020) memberikan gambaran lebih rinci mengenai konsep administrasi dengan memasukkan kegiatan komunikasi seperti merekam, mengatur surat masuk dan keluar, mengetik, menyalin, mendistribusikan, dan menyimpan surat menyurat. Selain itu, manajemen juga mencakup tanggung jawab mencatat dan mengelola data serta informasi yang diperlukan pimpinan untuk pengambilan keputusan dan perumusan kebijakan organisasi.

Administrasi Publik merupakan cabang dari administrasi yang secara khusus terkait dengan penyelenggaraan pemerintahan dan manajemen sektor publik. Kegiatan administrasi publik melibatkan proses perumusan kebijakan, implementasi kebijakan, dan penyediaan layanan publik kepada masyarakat. Pada intinya, administrasi publik menekankan pada aspek-aspek seperti efektivitas, efisiensi, transparansi, dan akuntabilitas dalam mengelola sumber daya publik. Administrasi publik bertujuan untuk memberikan pelayanan yang optimal dan

responsif terhadap kebutuhan masyarakat serta mencapai tujuan-tujuan pemerintahan dengan cara yang terukur dan bertanggung jawab (Amane & Rohmawati, 2023: 1-2).

Warsono & Marom (2019:17) mengungkapkan bahwa administrasi publik sebagai ilmu dan praktik memiliki perbedaan dalam perkembangan waktu. Amerika Serikat dan negara-negara di Eropa menjadi tempat awal konsep administrasi sebagai ilmu, sedangkan administrasi sebagai praktik telah ada sejak manusia melakukan tindakan administratif. Namun, administrasi sebagai ilmu melibatkan beberapa kriteria keilmuan, seperti teori, hukum, atau prinsip-prinsip yang berlaku secara menyeluruh. Oleh karena itu, administrasi publik dapat disimpulkan sebagai ilmu yang mempelajari kegiatan kerjasama dalam bidang-bidang publik dengan pendekatan proses, tata usaha, dan pemerintahan, dengan tujuan mencapai suatu target atau pelayanan yang diharapkan.

Dengan demikian, administrasi publik dapat disimpulkan sebagai ilmu yang mempelajari kegiatan kerjasama dalam bidang-bidang publik dengan pendekatan proses, tata usaha, dan pemerintahan, dengan tujuan mencapai suatu target atau pelayanan yang diharapkan.

1.5.3 Paradigma Administrasi Publik

Studi dan praktik administrasi publik di berbagai negara terus berkembang. Dengan adanya perkembangan tersebut, maka akan muncul berbagai perubahan kompleksitas masalah yang dihadapi oleh otoritas administratif.

Nicholas Henry dalam (Warsono, 2020) mengungkapkan terkait pergeseran administrasi publik sebagai berikut:

1) Paradigma 1: Dikotonomi Politik dan Administrasi (1900-1926)

Dalam buku "*Politics and Administration*", Frank J. Goodnow dan Leonard D. White mengemukakan dua fungsi utama pemerintah yang berbeda, yaitu fungsi politik dan administrasi. Fungsi politik terkait dengan pembuatan kebijakan negara, sedangkan fungsi administrasi terkait dengan pelaksanaan kebijakan tersebut. Goodnow menekankan pentingnya birokrasi dalam paradigma ini, sementara metode atau cara dalam Administrasi Publik kurang dibahas secara rinci. Leonard D. White memberikan legitimasi akademik pada Administrasi Negara melalui karyanya "*Introduction to the Study of Public Administration*", di mana ia menekankan bahwa politik tidak boleh campur tangan dalam administrasi, dan administrasi negara harus menjadi studi ilmiah yang bebas nilai.

2) Paradigma 2: Prinsip Administrasi Publik (1927-1937)

Paradigma kedua dalam Administrasi Publik dipengaruhi oleh manajemen klasik, di mana prinsip-prinsip administrasi menjadi fokus utama. Kontribusi dari berbagai bidang seperti industri dan manajemen memberikan dampak besar pada pembentukan prinsip-prinsip tersebut. Prinsip-prinsip ini dapat diterapkan pada berbagai tatanan, lingkungan, misi, kerangka institusi, atau kebudayaan. Paradigma ini kurang menekankan lokus, karena esensi prinsip-prinsip tersebut lebih penting.

Prinsip-prinsip ini diperkaya oleh kontribusi dari ahli manajemen seperti F.W. Taylor, Fayol, Gullick, dan Urwick.

3) Paradigma 3: Administrasi Publik sebagai Ilmu Politik (1950-1970)

Herbert Simon mengkritik prinsip manajemen ilmiah POSDCORB karena tidak menjelaskan konsep "*public*" dalam "*public administration*" dan tidak memberikan gambaran yang memadai mengenai tugas administrator publik, khususnya dalam pengambilan keputusan. Kritik Simon ini memicu perdebatan seputar dikotomi antara administrasi dan politik. Pandangan Morstein-Mark mengenai elemen administrasi publik menimbulkan pertanyaan kembali tentang pemisahan politik dan ekonomi, dianggap tidak realistis dan tidak mungkin. Fase ini ditandai dengan upaya untuk merekonsep ulang hubungan konseptual antara administrasi dan ilmu politik. Administrasi kembali berkembang dengan merujuk pada induk ilmunya, yaitu Ilmu Politik. Konsekuensi dari upaya ini adalah perlunya merumuskan bidang ini dalam kaitannya dengan fokus keahliannya yang esensial. Fase ini juga ditandai dengan perkembangan studi perbandingan dan pembangunan administrasi sebagai bagian integral dari administrasi negara.

4) Paradigma 4: Administrasi Publik sebagai Ilmu Administrasi (1956-1970)

Pada paradigma keempat, istilah "*Administrative Science*" digunakan untuk menggambarkan isi dan fokus pembahasan. Fokus pada paradigma ini hanya menekankan pada prinsip-prinsip administrasi tanpa

memperhatikan lokusnya. Paradigma ini menciptakan teknik-teknik yang memerlukan keahlian dan spesialisasi. Namun, perkembangan paradigma keempat tidak terjadi tanpa kendala, karena muncul banyak pertanyaan yang perlu dijawab, seperti apakah ilmu administrasi memiliki hak untuk membahas aspek "*public*" dalam administrasi tersebut. Fase ini ditandai dengan upaya untuk merekonsep ulang hubungan konseptual antara administrasi dan ilmu politik. Administrasi kembali berkembang dengan merujuk pada induk ilmunya, yaitu Ilmu Politik. Konsekuensi dari upaya ini adalah perlunya merumuskan bidang ini dalam kaitannya dengan fokus keahliannya yang esensial. Fase ini juga ditandai dengan perkembangan studi perbandingan dan pembangunan administrasi sebagai bagian integral dari administrasi negara.

5) Paradigma 5: Administrasi Publik sebagai Administrasi Publik (1970-1990)

Herbert Simon memperhatikan pentingnya pengembangan dua aspek dalam disiplin Administrasi Negara, yaitu pengembangan ilmu Administrasi Negara yang murni dan isu-isu kebijaksanaan publik. Administrasi Negara pada fase ini lebih berfokus pada ranah ilmu Kebijaksanaan (*Policy Science*) dan metode pengukuran hasil kebijakan. Fokusnya melibatkan teori organisasi, kebijakan publik, serta teknik administrasi atau manajemen yang telah berkembang. Sementara itu, lokusnya terletak pada birokrasi pemerintahan dan persoalan-persoalan masyarakat (*Public Affairs*). Paradigma keempat ini menciptakan teknik-

teknik yang memerlukan keahlian dan spesialisasi, namun muncul banyak pertanyaan yang perlu dijawab, seperti apakah ilmu administrasi memiliki hak untuk membahas aspek "*public*" dalam administrasi tersebut.

6) Paradigma 6: *Governance* (1990 – Sekarang)

George Frederickson mengembangkan paradigma ini sebagai pengembangan dari konsep administrasi publik Nicholas Henry. Paradigma *governance*, atau administrasi negara baru, menekankan upaya dalam mengorganisasikan, merancang, dan menciptakan organisasi yang bergerak menuju nilai-nilai kemanusiaan secara maksimal. Ini dicapai melalui pendekatan desentralisasi dan organisasi demokratis yang responsif, mendorong partisipasi, dan menyediakan layanan secara merata kepada masyarakat. Menurut Frederickson, administrasi negara baru menolak ide bahwa administrator dan teori administrasi harus bersifat netral atau bebas nilai. Paradigma ini lebih fokus pada kebijaksanaan dan metode pengukuran hasil kebijakan. Penyesuaian politik dan administrasi dianggap penting untuk mencapai tujuan nilai-nilai yang diusung oleh paradigma administrasi negara baru ini.

Pengimplementasian program *e-parking* di Kota Semarang dapat diklasifikasikan sebagai bagian dari paradigma baru dalam administrasi publik atau tata kelola (*governance*) yang sejalan dengan fokus administrasi publik modern. Paradigma ini melibatkan upaya dalam mengorganisasikan, menggambarkan, dan merancang ulang organisasi untuk mencapai nilai-nilai kemanusiaan secara optimal melalui pengembangan sistem desentralisasi. Sistem

ini memungkinkan responsivitas, partisipasi, demokrasi, dan pelayanan yang merata kepada masyarakat.

1.5.4 Kebijakan Publik

Secara etimologis, istilah kebijakan atau *policy* berasal dari bahasa Yunani *polis* yang berarti negara atau kota, yang kemudian berkembang dalam bahasa Latin menjadi *politia* yang merujuk kepada negara. Dalam bahasa Inggris, istilah *policy* digunakan untuk merujuk pada upaya pengendalian masalah-masalah publik atau administrasi pemerintahan. Istilah kebijakan atau *policy* digunakan untuk merujuk pada tindakan seorang aktor, baik itu pejabat, kelompok, atau badan pemerintah, dalam suatu bidang kegiatan tertentu.

Analisis kebijakan publik cenderung bersifat ilmiah dan sistematis. Asal usul istilah publik dapat ditelusuri dari sejarah bangsa Yunani dan Romawi Kuno. Bangsa Yunani Kuno menggunakan kata *koinion* untuk menyatakan publik dan *idion* untuk menyatakan privat. Sementara itu, bangsa Romawi Kuno menggunakan istilah *res-publica* untuk publik dan *res-priva* untuk privat. Dapat disimpulkan, bahwa istilah privat dalam kaitannya dengan individu atau person; sedangkan publik merujuk pada komunitas atau negara.

Menurut R. Dye Thomas dalam (Hafidati, 2020), kebijakan publik merujuk pada keputusan yang diambil oleh pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan suatu tindakan. Fokus utama dari analisis ini adalah pada peran negara. Keputusan yang diambil oleh pemerintah, baik untuk bertindak maupun tidak bertindak, memiliki dampak yang signifikan. Kebijakan publik tidak hanya

mencerminkan keinginan pemerintah semata, melainkan juga harus memiliki tujuan yang jelas saat melaksanakan tindakan tersebut.

Robert Eyestone dalam (Pahlevi, 2023) mendefinisikan hubungan antara unit pemerintah dan lingkungannya didefinisikan sebagai kebijakan publik. Ungkapan kebijakan publik dapat digunakan untuk merujuk pada berbagai isu, yang membuat banyak orang berasumsi bahwa maknanya terlalu ambigu untuk dipahami. Menurut Nugroho dalam (Pahlevi, 2023), ada dua karakteristik dari kebijakan publik, yaitu:

1. Karena mengacu pada tindakan yang digunakan untuk tujuan pemerintah lebih lanjut, kebijakan publik adalah sesuatu yang sederhana untuk dipahami;
2. Karena pengukurannya langsung dan berfokus pada seberapa jauh tujuan telah dicapai, kebijakan publik mudah dievaluasi.

Kebijakan publik merujuk pada berbagai langkah atau keputusan yang dibuat oleh pejabat dan lembaga pemerintah. Implikasi dari kebijakan publik dapat dilihat dalam dua hal. Pertama, kebijakan tersebut selalu bertujuan untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Kedua, kebijakan tersebut merupakan tindakan nyata yang dilakukan oleh pemerintah. Pengertian kebijakan publik juga dapat memiliki konotasi positif atau negatif. Dalam konteks positif, pemerintah memilih untuk bertindak dalam menangani suatu masalah, biasanya sesuai dengan regulasi yang berlaku. Sedangkan dalam konteks negatif, pemerintah memilih untuk tidak melakukan sesuatu (Hafidati, 2020).

Maka, dapat disimpulkan bahwa Kebijakan publik merupakan serangkaian keputusan atau langkah yang diambil oleh pemerintah atau lembaga pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan suatu tindakan. Dalam konteks modern, kebijakan publik mencerminkan upaya pemerintah untuk mencapai tujuan tertentu, baik itu melalui tindakan konkret maupun dengan menahan diri dari bertindak. Evaluasi keberhasilan kebijakan publik biasanya didasarkan pada sejauh mana tujuan yang ditetapkan telah tercapai.

1.5.5 Implementasi Program

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), istilah implementasi diartikan sebagai pelaksanaan atau penerapan. Istilah ini umumnya terkait dengan kegiatan yang dilakukan untuk mencapai tujuan tertentu. Kamus Webster secara ringkas menjelaskan bahwa "*to implement*" berarti menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu, memberikan efek praktis, atau menimbulkan dampak atau akibat terhadap suatu hal. Dengan demikian, untuk melaksanakan sesuatu, diperlukan sarana yang mendukung, yang pada akhirnya akan memberikan dampak atau akibat pada hal tersebut (Wahab dalam Yuliah, 2020).

Sedangkan program adalah hasil dari perencanaan yang mengandung kegiatan atau serangkaian kegiatan, didasarkan pada perencanaan yang bersumber dari data yang valid dan memadai untuk mencapai hasil dan rencana yang telah disusun. Hasil dan rencana tersebut tentu memiliki tujuan yang telah ditetapkan berdasarkan kebutuhan program (Dr. Nurtanio Agus Purwanto, 2020). Program dapat diartikan sebagai suatu kegiatan yang terencana secara sistematis dan

berkelanjutan untuk diimplementasikan dalam kegiatan nyata di suatu organisasi dan melibatkan banyak orang.

Program merupakan elemen awal yang harus ada untuk mencapai implementasi kegiatan. Unsur kedua yang esensial dalam proses implementasi program adalah adanya kelompok masyarakat yang menjadi sasaran program. Hal ini memastikan keterlibatan masyarakat dan menghasilkan dampak dari program yang dijalankan, serta mengakibatkan perubahan dan peningkatan dalam kehidupan mereka. Keberhasilan suatu program diimplementasikan dapat diukur dari manfaat yang diberikan kepada masyarakat. Oleh karena itu, kesuksesan atau kegagalan suatu program tergantung pada pelaksanaannya oleh pihak eksekutif (Andani et al., 2019: 329-330).

Pelaksanaan suatu program memerlukan kontribusi dari aspek implementasi, sehingga keberhasilan dalam pelaksanaan program sangat ditentukan oleh implementasinya. Implementasi program melibatkan serangkaian langkah-langkah pelaksanaan kegiatan yang harus dijalankan untuk mencapai tujuan, seperti yang dijelaskan oleh Alfiah (2019: 26). Menurut Charles O Jones dalam (Widyaningtyas et al., 2023: 62) berpendapat lain tentang implementasi program bahwa terdapat tiga dimensi di dalam aktivitas atau pengoperasian program, yaitu:

1. Organisasi

Penyelenggaraan ulang atau perekrutan sumber daya manusia, unit, dan metode merupakan langkah-langkah yang diarahkan untuk memastikan bahwa kebijakan dapat menghasilkan dampak yang sesuai dengan sasaran

yang ditetapkan. Kegiatan ini memiliki tujuan untuk mewujudkan kebijakan menjadi hasil yang sesuai dengan target yang telah ditetapkan dalam kebijakan tersebut. Dalam konteks birokrasi, organisasi terkait dengan pembentukan atau penataan kembali sumber daya, unit atau lembaga, serta cara atau metode yang digunakan untuk melaksanakan suatu program.

2. Interpretasi

Interpretasi program melibatkan proses menjadikan program sebagai rencana yang tepat dan dapat diterima, serta diarahkan agar dapat terlaksana. Kegiatan interpretasi ini mencakup penjelasan substansi kebijakan dengan menggunakan bahasa operasional yang mudah dimengerti. Hal ini bertujuan agar kebijakan tersebut dapat diimplementasikan dan diterima oleh para pelaksana serta sasaran kebijakan. Interpretasi, dalam konteks keberhasilan implementasi kebijakan, mencakup pemahaman mendalam tentang tujuan dan sasaran kebijakan sehingga dapat memberikan dukungan dalam menjalankan tugas yang terkait dengan kebijakan tersebut.

3. Aplikasi

Penerapan atau aplikasi adalah suatu proses dinamis di mana pelaksana atau petugas diarahkan oleh pedoman program dan patokannya, yang secara khusus disesuaikan dengan kondisi saat ini. Menurut Jones, aplikasi merupakan ketentuan yang bersifat tetap dalam pelayanan untuk mencapai sasaran program. Harapannya, melalui aplikasi ini, dapat terlihat respon

dari kelompok target. Dalam implementasi program, penerapan aplikasi memungkinkan pemerintah atau pelaksana menilai bagaimana lingkungan menerima atau menolak implementasi serta hasil kebijakan.

Berdasarkan uraian tentang langkah-langkah atau proses implementasi program di atas, dapat disimpulkan bahwa implementasi program melibatkan serangkaian kegiatan dengan berbagai tahapan. Dalam penelitian ini, teori yang digunakan adalah teori yang dikemukakan oleh Charles O Jones. Hal ini dipilih karena peneliti bermaksud untuk menggambarkan serta menganalisis langkah-langkah organisasi, interpretasi, dan aplikasi dalam pelaksanaan program *e-parking* di Kota Semarang.

1.5.6 Model-Model Implementasi

1.5.6.1 Model George Edwards III

Menurut Syahrudin (2018:58-63) implementasi kebijakan dipengaruhi oleh empat faktor utama, sebagaimana dikutip dari pendapat Edward III:

1) Komunikasi

Efektivitas implementasi kebijakan bergantung pada komunikasi yang efisien. Implementor harus memahami dengan jelas apa yang perlu dilakukan, tujuan, dan sasaran kebijakan. Jika tujuan dan sasaran kebijakan tidak terdefinisikan dengan baik atau tidak disampaikan secara jelas kepada pihak yang terlibat, mungkin akan muncul resistensi dari kelompok sasaran.

2) Sumberdaya

Walaupun komunikasi kebijakan telah dilakukan, kekurangan sumberdaya untuk pelaksanaannya dapat menghambat efektivitas implementasi. Sumberdaya ini mencakup keterampilan implementor dan aspek finansial yang diperlukan.

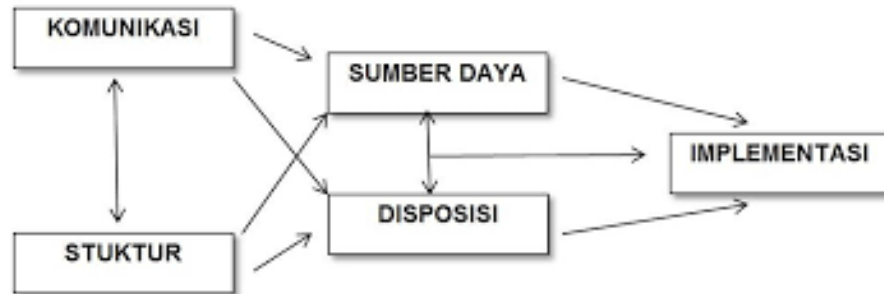
3) Disposisi

Disposisi merujuk pada karakter dan sifat yang dimiliki oleh implementor, seperti tingkat komitmen, integritas, dan pendekatan demokratis. Jika implementor memiliki disposisi yang positif, kemungkinan besar ia akan melaksanakan kebijakan sesuai dengan tujuannya. Namun, jika implementor memiliki pandangan atau disposisi yang tidak mendukung tujuan kebijakan, implementasi menjadi kurang efektif.

4) Struktur Birokrasi

Struktur organisasi yang bertugas melaksanakan kebijakan memiliki pengaruh besar terhadap proses implementasi. Salah satu aspek kunci dalam struktur ini adalah adanya fragmentasi atau pembagian tanggung jawab (fragmentasi) dan Standar Operasional Prosedur (SOP) sebagai panduan bagi implementor dalam menjalankan tugasnya.

Gambar 1.1 Implementasi Kebijakan Menurut George Edwards III



Sumber: George Edwards III (Winarno, 2007:28)

Keempat faktor ini dianggap sangat penting oleh setiap pelaksana kebijakan dalam menjalankan kebijakan publik. Penting untuk dicatat bahwa keempat faktor ini saling berhubungan, yang berarti jika salah satu faktor tidak terpenuhi, maka tiga faktor lainnya juga akan terpengaruh, dapat menghambat efektivitas pelaksanaan kebijakan publik.

1.5.6.2 Model Van Meter dan Van Horn

Model pendekatan top-down yang dikembangkan oleh Donald S. Van Meter dan Carl E. Van Horn, seperti yang dijelaskan oleh Leo Agustino (Agustino, 2020) dalam "*A Model of The Policy Implementation*," menggambarkan proses implementasi sebagai abstraksi atau performansi dari penerapan kebijakan yang terencana. Berikut penjelasannya:

1) Dimensi dan Tujuan Kebijakan

Kinerja implementasi kebijakan dapat diukur melalui realistiknya dimensi dan tujuan kebijakan yang sesuai dengan sosio-kultur di tingkat pelaksana

kebijakan. Keberhasilan tergantung pada sejauh mana dimensi kebijakan dapat diimplementasikan secara realistis.

2) Sumber Daya

Keberhasilan implementasi sangat bergantung pada keahlian pengelolaan sumber daya, termasuk sumber daya manusia, finansial, dan waktu. Manusia dianggap sebagai sumber energi utama dalam memastikan keberhasilan implementasi.

3) Karakteristik Agen Pelaksana

Fokus pada agen pelaksana melibatkan organisasi resmi dan informal yang berpartisipasi dalam implementasi kebijakan. Identitas agen pelaksana memengaruhi kinerja implementasi kebijakan, tergantung pada karakteristik yang diperlukan oleh kebijakan tersebut.

4) Sikap atau Kecenderungan Para Pelaksana

Sikap penerimaan atau penolakan dari para pelaksana mempengaruhi keberhasilan kinerja implementasi. Hal ini terkait dengan asal usul kebijakan, apakah berasal dari masyarakat setempat atau "dari atas" (top-down) tanpa memperhatikan kebutuhan masyarakat.

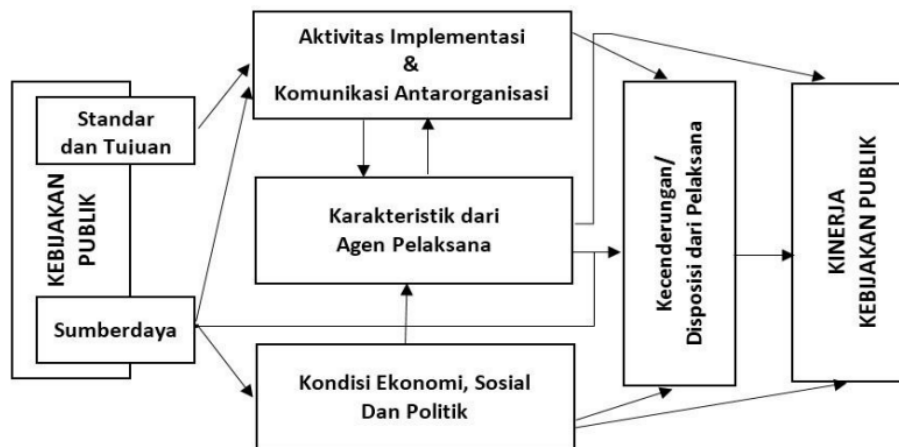
5) Komunikasi Antar-Organisasi dan Kegiatan Pelaksana

Koordinasi merupakan mekanisme kunci dalam memastikan keberhasilan implementasi kebijakan. Kesalahan dianggap sangat kecil terjadi jika komunikasi antar-organisasi dan kegiatan pelaksana diatur dengan baik.

6) Lingkungan Ekonomi, Sosial, dan Politik

Lingkungan eksternal, termasuk aspek sosial, ekonomi, dan politik, dapat mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan. Lingkungan yang tidak kondusif dapat menyebabkan kegagalan implementasi kebijakan.

Gambar 1.2 Implementasi Kebijakan Menurut Van Meter dan Van Horn



Sumber: Van Meter dan Van Horn (Agustino, 2014:144)

Keenam faktor ini saling berinteraksi dan dapat menghambat efektivitas implementasi kebijakan publik jika satu faktor tidak terpenuhi. Oleh karena itu, pendekatan *top-down* harus mempertimbangkan kompleksitas hubungan antarvariabel untuk mencapai keberhasilan implementasi kebijakan.

1.5.6.3 Model Marilee S. Grindle

Menurut Grindle, seperti yang disampaikan dalam (Agustino,2020), efektivitas pelaksanaan kebijakan publik dapat diukur melalui tingkat implementasinya. Adapun variabel *content of policy* melibatkan aspek-aspek berikut:

- 1) *Interest affected* (Kepentingan yang Dipengaruhi)

Terkait dengan berbagai kepentingan yang mempengaruhi pelaksanaan kebijakan. Indikator ini menyatakan bahwa kebijakan dalam pelaksanaannya pasti melibatkan banyak kepentingan, dan sejauh mana kepentingan-kepentingan tersebut memengaruhi implementasinya menjadi fokus penelitian.

2) *Type of Benefits* (Tipe Manfaat)

Menunjukkan bahwa dalam sebuah kebijakan harus terdapat beberapa jenis manfaat yang mencerminkan dampak positif dari implementasi kebijakan yang akan dilaksanakan.

3) *Extent of Change Envision* (Derajat Perubahan yang Diinginkan)

Setiap kebijakan memiliki target perubahan yang diinginkan. *Content of policy* pada poin ini membahas sejauh mana perubahan yang diinginkan dari suatu kebijakan harus memiliki skala yang jelas.

4) *Site of Decision Making* (Letak Pengambilan Keputusan)

Pengambilan keputusan dalam suatu kebijakan memainkan peran penting dalam implementasinya. Bagian ini membahas letak pengambilan keputusan dari suatu kebijakan yang akan diimplementasikan dan apakah letaknya sudah tepat.

5) *Program Implementer* (Pelaksanaan Program)

Dalam menjalankan suatu kebijakan atau program, diperlukan dukungan dari pelaksana kebijakan yang kompeten dan kapabel untuk mencapai keberhasilan kebijakan.

6) *Resources Committed* (Sumber Daya yang Digunakan)

Mengevaluasi apakah suatu program didukung oleh sumber daya yang memadai untuk memastikan pelaksanaannya dapat berjalan dengan baik.

Sementara itu, dalam variabel *context of policy*, Grindle mengidentifikasi beberapa aspek yang dianggap mempengaruhi pencapaian tujuan kebijakan:

- 1) *Power, Interest, and Strategy of Actors Involved* (Kekuatan, Kepentingan, dan Strategi Aktor yang Terlibat)

Menilai bagaimana kekuatan, kepentingan, dan strategi para aktor dapat mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan.

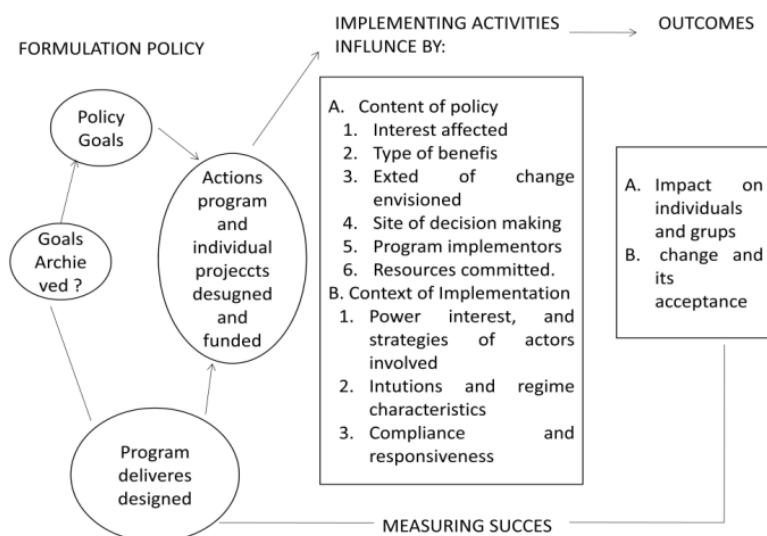
- 2) *Institution and Regime Characteristics* (Karakteristik Institusi dan Rezim)

Lingkungan di mana kebijakan diimplementasikan dapat mempengaruhi hasilnya.

- 3) *Compliance and Responsiveness* (Kepatuhan dan Responsifitas)

Menilai sejauh mana para pelaksana kebijakan patuh dan responsif terhadap kebijakan yang diimplementasikan.

Gambar 1.3 Implementasi Kebijakan Marilee S. Grindle



Sumber: Marilee S. Grindle (Nugroho, 2006:634)

Dari tiga model teori implementasi, pada penelitian Implementasi Program Parkir Elektronik (*E-Parking*) dalam Meningkatkan Pendapatan Retribusi Parkir di Kota Semarang penulis menggunakan teori George Edwards III. Salah satu upaya untuk menjelaskan permasalahan di lapangan mengenai program *e-parking* mengacu kepada implementasi Peraturan Walikota Semarang No. 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum berdasarkan teori George Edwards III, dimana implementasi kebijakan terdiri dari 4 fenomena yaitu komunikasi, sumberdaya, disposisi, dan struktur birokrasi. Dengan adanya Peraturan Walikota Semarang No. 70 Tahun 2021 dan berdasarkan pada teori George Edwards III dapat mengetahui bagaimana faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi program *e-parking* dalam meningkatkan pendapatan retribusi parkir di Kota Semarang.

1.5.7 Program Parkir Elektronik (*E-Parking*)

Parkir elektronik (*e-parking*) adalah suatu solusi elektronik untuk pengelolaan retribusi parkir yang ditujukan bagi pemerintah daerah, seperti yang dijelaskan dalam situs resmi *e-parking* (eparkir.id). Sistem ini menggunakan teknologi informasi untuk mengatasi permasalahan dalam layanan parkir kendaraan di sektor pemerintahan. *E-parking* merupakan sistem parkir berbasis meter yang beroperasi secara elektronik, dirancang dengan mekanisme komputer *real-time*, dilengkapi dengan layar video berwarna, dan mendukung pembayaran menggunakan kartu uang elektronik (*e-money*). Pendekatan ini, seperti disebutkan dalam keterangan Qohar (2018:44), menunjukkan penggunaan tombol yang dikendalikan oleh perangkat lunak atau telah terprogram.

Program *e-parking* merupakan upaya pemerintah untuk memberikan pelayanan yang lebih baik kepada masyarakat dengan memanfaatkan kemajuan teknologi sebagai bagian dari visi menuju *smart city* (Artamalia & Prabawati, 2019). Inovasi *e-parking* diharapkan dapat mengurangi praktik parkir liar dan berpotensi mengurangi pelanggaran. Pembayaran parkir elektronik dapat dilakukan dengan mudah melalui aplikasi dompet digital yang tersedia di *smartphone*. Sistem pembayaran *e-parking* juga mendukung variasi metode, termasuk *e-wallet*, QRIS, dan layanan perbankan melalui ponsel. Hal ini diharapkan dapat menciptakan lingkungan kota yang lebih aman, nyaman, dan mudah dikelola melalui penerapan program berbasis teknologi (Suherman, 2020).

Implementasi *e-parking* umumnya dilatarbelakangi oleh keterbatasan lahan parkir yang tidak sebanding dengan pertumbuhan jumlah kendaraan, rendahnya penerimaan daerah dari retribusi parkir yang disebabkan oleh kebocoran dan pemungutan liar oleh juru parkir ilegal. Selain itu, tujuan lain dari penerapan *e-parking* adalah untuk melakukan penataan sistem parkir dan meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD), karena sistem ini menggunakan tarif progresif yang dihitung per jam dan memiliki pengelolaan yang lebih transparan (Astuti, Dewi, & Julianto, 2019). *E-parking* dapat dianggap sebagai perbaikan dari sistem parkir konvensional ke sistem parkir elektronik dengan tujuan meningkatkan kualitas layanan kepada masyarakat serta meningkatkan pengelolaan parkir secara keseluruhan.

1.6 Kerangka Pikir Penelitian

Gambar 1.4 Kerangka Pikir Penelitian



Sumber: Diolah oleh peneliti, 2023

1.7 Operasionalisasi Konsep

1.7.1 Implementasi Program *E-Parking* di Jalan Depok Kota Semarang

Implementasi program *e-parking* di Jalan Depok Kota Semarang merupakan serangkaian kegiatan yang dibahas melalui organisasi, interpretasi, dan aplikasi. Adapun penjelasan dari setiap fenomena sebagai berikut:

1. Organisasi, merupakan proses untuk menetapkan dan menata kembali sumber daya (*resourcee*), unit-unit (*units*), dan metode-metode (*methods*) untuk menunjang program *e-parking* dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang terutama di Jalan Depok dapat berjalan.
2. Interpretasi, merupakan penafsiran agar program *e-parking* menjadi rencana dan pengarahan yang tepat dan dapat diterima serta dilaksanakan dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang terutama di Jalan Depok.
3. Aplikasi, merupakan tahap nyata penerapan segala rencana proses pelaksanaan kebijakan ke dalam bentuk realisasi yang sesungguhnya pada program *e-parking* dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang terutama di Jalan Depok.

1.7.2 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Implementasi Program *E-Parking* di Jalan Depok Kota Semarang

Implementasi program *e-parking* di Jalan Depok Kota Semarang dipengaruhi oleh faktor-faktor yang dilihat dari fenomena komunikasi, sumber daya, sikap birokrasi (*disposisi*), dan struktur organisasi. Adapun penjelasan dari setiap fenomena sebagai berikut:

1. Komunikasi, dalam implementasi program *e-parking* dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang terutama di Jalan Depok implementor harus mengetahui apa yang dilakukan untuk mencapai tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan.
2. Sumber Daya, dalam implementasi program *e-parking* dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang terutama di Jalan Depok dapat meliputi banyak hal, seperti sumber daya manusia, sumber daya anggaran, dan sumber daya sarana dan prasarana.
3. Disposisi, merupakan sikap dan komitmen para pelaksana program *e-parking* dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang terutama di Jalan Depok terutama bagi yang menjadi pelaksana.
4. Struktur birokrasi, yaitu adanya pembagian tanggung jawab dan *standard operating procedures* (SOP) menjadi panduan bagi implementor dalam menjalankan tugasnya pada penerapan program *e-parking* dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang terutama di Jalan Depok.

Tabel 1.5 Operasionalisasi Konsep

Fenomena Penelitian	Dimensi	Aspek yang Diamati
Implementasi program <i>e-parking</i> dalam pengelolaan parkir di Jalan Depok Kota Semarang	Organisasi	1) Standar, sasaran, dan prosedur program <i>e-parking</i> yang dirancang oleh Dinas Perhubungan Kota Semarang. 2) Penyediaan fasilitas program <i>e-parking</i> .
	Interpretasi	1) Pemahaman terhadap pelaksanaan program <i>e-parking</i> . 2) Pemahaman program <i>e-parking</i> melalui sosialisasi.
	Aplikasi	1) Ketercapaian tujuan program <i>e-parking</i> . 2) Pengawasan dan evaluasi

		program <i>e-parking</i> .
Faktor pengaruh implementasi program <i>e-parking</i> dalam pengelolaan parkir di Jalan Depok Kota Semarang	Komunikasi	1) Koordinasi antara pelaksana dalam menjalankan program <i>e-parking</i> . 2) Kejelasan dalam penyampaian tujuan dan sasaran dari program <i>e-parking</i> kepada masyarakat.
	Sumber Daya	1) Kecukupan Sumber daya manusia dalam pelaksanaan program <i>e-parking</i> . 2) Kecukupan Sumber daya anggaran yang tersedia untuk program <i>e-parking</i> .
	Disposisi	Sikap para pelaksana dalam mengimplementasikan program <i>e-parking</i> .
	Struktur birokrasi	1) Pembagian tanggung jawab pelaksana program <i>e-parking</i> . 2) Kelengkapan SOP program <i>e-parking</i> .

1.8 Argumen Penelitian

Penelitian ini dilakukan karena didasari oleh rasa keingintahuan penulis terkait implementasi program parkir elektronik (*e-parking*) dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang terutama di Jalan Depok. Dapat dilihat dari pendapat retribusi parkir di tepi jalan umum Kota Semarang pada tahun 2021 sangat rendah dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Sering tidak tercapainya target dan realisasi retribusi parkir di tepi jalan umum karena berbagai permasalahan seperti praktik parkir liar, kurangnya kesadaran masyarakat dalam mematuhi aturan parkir yang berlaku dan masih menggunakan parkir manual yang tidak efisien. Selain itu, belum meratanya penerapan *e-parking* di Indonesia dan SDM yang belum bisa menerapkan program ini.

Penulis berpendapat bahwa program ini dinilai efektif untuk meningkatkan pendapatan retribusi parkir dan mengurangi permasalahan terkait parkir di Kota Semarang. Berdasarkan penjelasan tersebut, muncul pertanyaan penelitian yaitu “Bagaimana implementasi program parkir elektronik (*e-parking*) dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang terutama di Jalan Depok?”. Berdasarkan pertanyaan penelitian tersebut, penulis mencoba menganalisis lebih dalam dengan membuat cabang pertanyaan yang spesifik yaitu menganalisis implementasi program seperti menemukan faktor pendukung dan penghambat yang ditemui dalam penerapan program *e-parking* dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang terutama di Jalan Depok. Dengan ini pertanyaan yang menjadi rumusan masalah diharapkan dapat menjawab pertanyaan penelitian mengenai bagaimana implementasi program parkir elektronik (*e-parking*) dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang terutama di Jalan Depok.

1.9 Metode Penelitian

1.9.1 Tipe Penelitian

Creswell (Murdiyanto, 2020) mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai suatu proses pemahaman fenomena sosial dan masalah manusia berdasarkan metodologi yang melibatkan penyelidikan mendalam. Pendekatan ini melibatkan pembuatan gambaran kompleks, analisis kata-kata, laporan rinci dari pandangan responden, dan studi pada situasi alami. Klasifikasi tipe penelitian, terdapat dua macam utama:

1. Penelitian deskriptif, merupakan pendekatan yang mengatasi permasalahan melalui perbandingan gejala-gejala, pemanfaatan klasifikasi, dan penetapan dampak antar gejala.
2. Penelitian eksploratif, digunakan untuk mendalami pemahaman terhadap gejala tertentu dengan merinci rumusan masalah.

Penelitian ini termasuk dalam jenis deskriptif dengan pendekatan kualitatif, yang fokusnya adalah mengungkap fakta atau peristiwa secara objektif, menyajikan gambaran sistematis, faktual, dan akurat tentang keadaan atau permasalahan di tempat penelitian. Pendekatan kualitatif menitikberatkan pada pemahaman masalah dalam kehidupan sosial berdasarkan realitas yang holistik, kompleks, dan mendetail.

1.9.2 Situs Penelitian

Penelitian ini menetapkan lokasi penelitian di Dinas Perhubungan Kota Semarang dan di Jalan Depok, Kota Semarang. Fokus penelitian adalah implementasi program parkir elektronik dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang terutama di Jalan Depok, dengan tujuan untuk mengevaluasi efektivitas program *e-parking* dalam pengelolaan parkir.

1.9.3 Subjek Penelitian

Subjek penelitian ini mencakup aktor-aktor yang memiliki peran dan pemahaman mengenai permasalahan dalam pelaksanaan program *e-parking* di Kota Semarang. Metode pemilihan informan yang diterapkan adalah teknik

purposive sampling, di mana sampel sata dipilih berdasarkan pertimbangan bahwa orang tersebut memiliki pengetahuan yang paling relevan terkait dengan tujuan penelitian. Pendekatan ini memudahkan peneliti untuk menyelidiki objek atau situasi sosial yang menjadi focus penelitian (Sugiyono, 2009: 218-219).

Informan dalam penelitian ini adalah aktor-aktor yang memiliki peran dan pemahaman terhadap tantangan dalam implementasi program *e-parking* di Kota Semarang.

Tabel 1.6 Tabel Informan

No.	Informan	Jumlah
1.	Kepala Seksi Pemungutan Bidang Parkir (Dinas Perhubungan Kota Semarang)	1 orang
2.	Staff Seksi Pemungutan Bidang Parkir (Dinas Perhubungan Kota Semarang)	1 orang
3.	Tim Pengawas Lapangan (Dinas Perhubungan Kota Semarang)	1 orang
4.	Jukir yang menggunakan <i>e-parking</i>	2 orang
5.	Masyarakat	3 orang

Sumber: Data Peneliti, 2023

1.9.4 Jenis Data

Metode kualitatif dalam penelitian ini melibatkan jenis data berupa teks atau tulisan, kata-kata tertulis, tindakan, dan peristiwa dalam kehidupan sosial. Teks atau tulisan merupakan rangkaian huruf yang mempresentasikan keadaan yang sedang terjadi, sementara kata-kata tertulis adalah serangkaian kalimat yang mewakili dan menggambarkan keadaan yang sedang dialami. Selain itu, data kualitatif juga dapat berupa tindakan dan peristiwa dalam kehidupan sosial, di mana situasi atau kondisi tempat diadakannya penelitian serta kegiatan dan peristiwa yang terjadi dapat menjadi sumber data.

1.9.5 Sumber Data

Penelitian implementasi program parkir elektronik (*e-parking*) dalam dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang terutama di Jalan Depok menggunakan metode kualitatif dengan jenis data meliputi teks atau tulisan, kata-kata tertulis, tindakan, dan peristiwa dalam kehidupan sosial. Data primer diperoleh melalui wawancara dan observasi langsung dengan narasumber yang meliputi Dinas Perhubungan Kota Semarang, Pemerintah Kota Semarang, dan masyarakat terkait. Data sekunder dikumpulkan melalui studi kepustakaan dan dokumen pendukung dari Dinas Perhubungan Kota Semarang atau sumber online. Dengan kombinasi data primer dan sekunder, penelitian ini memastikan keakuratan dan kelengkapan informasi terkait implementasi program parkir elektronik (*e-parking*) dalam dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang terutama di Jalan Depok.

1.9.6 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara langsung menggunakan teknik wawancara semi-terstruktur, termasuk dalam kategori *in-depth interview* (wawancara mendalam). Jenis wawancara ini memberikan kebebasan yang lebih besar dan lebih terbuka dibandingkan dengan wawancara terstruktur. Tujuan utamanya adalah untuk menemukan permasalahan secara lebih terbuka, meminta pendapat, dan ide-ide dari informan. Dengan model wawancara semi-terstruktur, peneliti berharap mendapatkan informasi yang lebih fleksibel dan menyeluruh dari informan. Tahap-tahap dalam teknik pengumpulan data yang dilaksanakan

dalam penelitian ini sesuai dengan yang dijelaskan oleh Sugiyono (2009:137) adalah sebagai berikut:

1. *Getting in*: Proses memasuki lokasi penelitian.
2. *Getting along*: Proses menjalin kepercayaan dengan informan di lokasi penelitian untuk memudahkan perolehan informasi.
3. *Logging data*
 - a) Wawancara mendalam: Teknik wawancara untuk mendapatkan keterangan lisan melalui percakapan dan berhadapan muka dengan informan.
 - b) Observasi: Pengamatan langsung terhadap objek penelitian untuk memperkuat dan meyakinkan hasil wawancara.
 - c) Dokumentasi: Pencarian dokumen seperti artikel, jurnal, berita, dan laporan yang relevan dengan permasalahan penelitian, baik dari instansi terkait maupun melalui pencarian internet.

1.9.7 Analisis dan Interpretasi Data

Setelah mengumpulkan semua data (primer dan sekunder), dalam penelitian ini dilakukan analisis berdasarkan bentuk data yang dinyatakan oleh responden secara lisan maupun tertulis. Analisis dilakukan secara kualitatif dengan bergerak antara perolehan data, reduksi data, penyajian, dan penarikan kesimpulan/verifikasi, mengikuti tipe dan tujuan penelitian. Menurut Miles dan Huberman (Sugiyono, 2009), dijelaskan secara sistematis sebagai berikut:

1. Reduksi Data: menyusun, memilah hal-hal yang pokok, dan fokus terhadap aspek yang penting.
2. Penyajian Data: melalui bagan, uraian singkat, dan hubungan antar kategori.
3. Kesimpulan: bersifat sementara dan dapat berubah seiring dengan akumulasi data. Kredibilitas kesimpulan pada tahap awal penelitian dapat tercapai apabila didukung oleh bukti yang kuat, valid, dan konsisten selama proses pengumpulan data.

Metodologi analisis data ini membantu peneliti memahami esensi data, menyajikan temuan secara jelas, dan mencapai kesimpulan yang dapat diandalkan dalam konteks penelitian implementasi program parkir elektronik (*e-parking*) dalam dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang terutama di Jalan Depok.

1.9.8 Kualitas Data

Menurut Sugiyono (2009:274), penelitian harus memiliki kualitas data yang dapat dipertanggungjawabkan guna mengukur keberhasilan dalam mengeksplorasi masalah terhadap hasil dalam penelitiannya. Terdapat tiga macam triangulasi untuk pemeriksaan penelitian sebagai berikut:

1. Triangulasi Sumber: untuk menguji data dengan memeriksa data lapangan yang diperoleh dari beberapa sumber
2. Triangulasi Teknik: untuk menguji data dengan memeriksa data lapangan kepada sumber yang sama tetapi dengan Teknik yang berbeda. Contohnya

dengan wawancara pada sumber lalu dilakukannya pengecekan dengan observasi, dokumentasi, atau kuesioner.

3. Triangulasi Waktu: triangulasi ini dipengaruhi oleh waktu saat mengambil data dari narasumber. Data yang diambil dengan Teknik wawancara dilakukan di pagi hari sehingga narasumber masih segar.

Dalam penelitian ini, peneliti akan menggunakan triangulasi sumber untuk menguji data dengan cara mengecek data yang telah diperoleh melalui beberapa sumber.